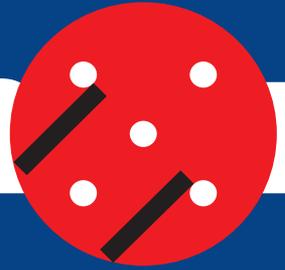


semaphor

Klassiker der Eisenbahnen



BERNINABAHN
Die Ge 2/2-«Eselchen»



CHF 24.50 / € 16.- Herbst 2008



Re 6/6 IV – die 1971 bis 1975 geplanten, aber nie gebauten SBB-Vierstromloks.



Erinnerungen an die Sântisbahn: ab 1912 verband sie Wasser- auen mit Appenzell.



1953 – 1968: noch setzte das SBB-Depot Basel Dampfloks ein; z. B. nach Delémont.

semaphor



Editorial

Inhaltsverzeichnis

Titelbild



Fast wie zu der Zeit, als die «Mini-Krokodile» der RhB noch täglich auf der Bernina-Strecke als Vorspannlokomotive Dienst leisteten: Am 26. Mai 1989 strebt ein Extrazug für Fotografen bei Lagalb der Passhöhe entgegen. Vor dem Triebwagen ABe 4/4 37 steht die RhB Ge 2/2 161 im Einsatz.
Foto Peter Pfeiffer

Poster, Seiten 28/29

Die epochale Ae 4/4 251 der BLS – «welterste Drehgestell-Lokomotive hoher Leistung» – wartet zusammen mit der Ae 4/7 11026 in Weissenbach im Simmental eine Kreuzung ab.



Anschliessend bringen die 1944 (Ae 4/4) und 1932 erbauten Maschinen den Extrazug «80 Jahre Rheingold» noch bis nach Zweisimmen; 27. Juni 2008, ca. 21.00 Uhr.
Foto Christian Zellweger

Die Engländer habens gut! Obwohl 1966 die letzte Schnellzugsdampflokomotive vom Typ A1 «Peppercorn» ausrangiert und verschrottet wurde, fährt nun wieder ein Exemplar über Grossbritanniens Schienen. 1990 nämlich beschlossen Enthusiasten eine «Peppercorn» (benannt nach dem Chefingenieur Arthur A. Peppercorn) nachbauen zu lassen und schritten zur Tat. Jetzt, Ende Juli 2008, dampfte die Maschine 60163, versehen mit dem Namen «Tornado», aus der Werkstätte – die Nr. 60163 schliesst an diejenige der letzten A1, der 601162, an. Erste Einsätze der dreizylindrigen Pacific (Achsfolge 2'C1') vor Zügen sind Ende 2008 zu erwarten; siehe bei Google im Internet unter «LNER Klasse A1 Peppercorn».

Was das mit unserer Zeitschrift Semaphor zu tun hat? Na ja, ich träume hin und wieder davon, dass derartiges auch in der Schweiz passieren könnte – was die Frage provoziert, welche Lok denn nachgebaut werden sollte. Mein Favorit wäre die Schnellzugs-Tenderlok Ea 3/6 der Bern–Neuenburg-Bahn (s. Bild). Lediglich zwei derartige Maschinen standen von 1913 bis 1928 im Einsatz; 1933 erfolgte ihr Abbruch. Zugelassen waren sie sowohl vor- als auch rückwärts(!) für 90 km/h und wären deshalb auf keine der heute seltenen Drehscheiben angewiesen (anlässlich einer Versuchsfahrt soll eine Ea 3/6 sogar 105 km/h erreicht haben – bei «absolut ruhigem Lauf»).



Aber auch eine kleine Schlepptenderlokomotive vom Typ Bourbonnais, C 3/3 oder D 3/3, fehlt in der Schweiz (s. Bild). Dabei prägten sie das 19. Jahrhundert unserer Bahnen. Wer heute eine Bourbonnais sehen möchte, wird im Museum in Mulhouse, Frankreich, fündig.

Bleibt nur noch die Frage, wann ein solventer Klub oder Bahnfreund auf den Geschmack kommt, einem nicht mehr existierenden schweizerischen Loktyp seine Referenz zu erweisen?

Ich wünsche Ihnen beim Studium dieser Semaphor-Ausgabe viel Lese- und Betrachtungs-Vergnügen.

Christian Zellweger
Redaktor und Verleger

«Eselchen» – die «Mini-Krokodile» der RhB Seite 3

Re 6/6 IV – die nie gebaute SBB-Vierstromlok Seite 12

Damals und heute: Genève-Eaux-Vives Seite 20

SemaForum Seite 21

Ein SBB-Leichtstahlwagen im «Mistral» Paris – Lyon Seite 26

Poster Seite 28 und 29

Erinnerungen an die Säntisbahn Seite 30

1953 – 1968: Noch fahren vom Depot Basel aus SBB-Dampfloks Seite 34

Aktuelle historische Bahnen Seite 48

Was, Wann, Wo? Seite 53

Das besondere Bild Seite 54

Vorschau Seite 55

Impressum Seite 55

Zugschluss Seite 56

«Eselchen» – die «Mini-Krokodile» der RhB



Bei verschiedenen Schmalspurbahnen stehen auch heute noch «Mini-Krokodile» mit nur zwei Achsen in Betrieb.

Die berühmtesten Vertreter dieser Spezies sind wohl die beiden Bernina-Loks vom Typ Ge 2/2.

Was macht eigentlich bei einer Lokomotive das krokodil-ähnliche Aussehen aus? Bei den grossen Vertretern dieser Bauart ist es klarer: Ein «Krokodil» verfügt über zwei (lange) symmetrische Vorbauten, in denen die Triebmotoren untergebracht sind. Der (kurze) Mittelteil umfasst einen oder zwei Führerstände und bietet Platz für diverse Apparate (wie Transformator, Stufenschalter) und ist gelenkig mit den Vorbauten verbunden. Ein Krokodil besteht somit aus drei Hauptteilen und kann sich, wie ein lebendiger Alligator, durch Kurven schlängeln. Folglich sind alle anderen Lokomotiven, die ein ähnliches Aussehen besitzen, deren Vorbauten und Mittelteil aber auf einem einzigen Rahmen sitzen, «unechte» Krokodile. Oftmals lagern die Achsen zudem in Drehgestellen. Somit gehören auch die hier vorgestellten zweiachsigen Mini-Krokodile zur Gattung der «Unechten». Wer sich näher für dieses Thema interessiert, sei auf das Buch «Krokodil – Königin der Elektrolokomotiven» verwiesen; erschienen ist es 2007 (2. Auflage) im AS Verlag Zürich, www.as-verlag.ch.

Ge 2/2 161 und 162 der RhB – die «Eselchen»

Die Berninabahn (BB) verfügte 1910, bei Aufnahme des durchgehenden Betriebs, über die Personentriebwagen BCe 4/4 1 – 14 und den Gepäcktriebwagen Fe 2/2 51. Der grossen Nachfrage resp. der vielen Wagen wegen

Noch ist am 26. Mai 1989 der Frühling auf gut 1700 m ü. M. nicht eingekehrt: Die Ge 2/2 161 bringt ein stimmiges Extrazüglein von St. Moritz nach Pontresina; bei Punt Muragl Staz. Foto Peter Pfeiffer

Re 6/6 IV – die nie gebaute SBB-Vierstromlok



Obwohl die von der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) entwickelten und gebauten Vierstrom-TEE-Triebzüge RAe 1051–1055 überaus erfolgreich waren, bestellten die SBB nie Vierstrom-Streckenloks für den internationalen Einsatz bei der MFO. Diskutiert wurden derartige Projekte zwar schon, umfassende Unterlagen sind allerdings keine bekannt. Nun aber sind Fotos entdeckt worden, die zeigen, dass eine Re 6/6 IV durchaus möglich gewesen wäre.

Heute werden die Bahnnetze der normalspurigen europäischen Hauptverkehrslinien mit den folgenden vier Stromsystemen gespeist (nominelle Werte):

- 1500 Volt Gleichstrom
- 3000 Volt Gleichstrom
- 15 000 Volt Wechselstrom von 16 $\frac{2}{3}$, resp. 16,7 Hz
- 25 000 Volt Wechselstrom von 50 Hz

Sowohl die Wechselstromfahrmotore für den Betrieb mit der Frequenz von 16 $\frac{2}{3}$ als auch 50 Hertz (Hz) wurden in den Jahren 1904/05 und 1945 bis 1948 von der damaligen Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) entwickelt – folglich ist es nicht falsch zu behaupten, dass die MFO bei zwei der vier Systemen Pionierarbeit geleistet hat.

Schweizer Loks für mehrere Stromsysteme

Für die mit Wechselstrom von 50 Hz und 16 000 bis 23 000 V (nominell 20 000 V) betriebene Versuchstrecke in Savoyen, Frankreich, bestellte die SNCF 1948 bei der MFO eine 50 Hz-Lokomotive. Damit die Maschine an den Endbahnhöfen von Aix-les-Bains und La Roche-sur-Foron auch unter der Gleichstromfahrtleitung eingesetzt werden konnte – allerdings mit reduzierter Leistung – erhielt die Lok eine rotierende Umformergruppe. 1950 wurde das Fahrzeug mit der Bezeichnung CC-6051, später CC-20001, als erste Zweistromlok für Gleich- und Wechselspannung erfolgreich in Betrieb genommen. Neun ähnliche Maschinen entstanden daraufhin als Lizenzprodukt in Frankreich selber (CC 25001 – 009).

Von 1957 bis 1963 entwickelte und baute unsere Rollmaterialindustrie zudem für die SNCF und die SBB dreiachsige Rangierlokomotiven welche unter zwei oder vier Stromsystemen einsetzbar waren/sind. Ausserdem entstand im Hinblick auf den Vierstrom-TEE zwischen

Das am 25. Februar 1975 fotografierte Modell einer vierstromtauglichen «SBB-Schnellfahrlokomotive» wäre gemäss den damaligen Gepflogenheiten als Re 6/6 II oder Re 6/6 IV bezeichnet worden.

Foto SLM



Ein SBB-Leichtstahlwagen im «Mistral» Paris–Lyon

Die SBB-Leichtstahlwagen wurden primär für den Einsatz im Inland gebaut. Trotzdem sind im Laufe der Zeit diverse Ausnahmen genehmigt worden – so lief der AB4ü 1174 einige Monate im legendären französischen Paradezug «Mistral» mit.



Der bekannteste Auslandeinsatz von Leichtstahlwagen dürfte derjenige in den Schnellzügen «Rhône – Isar» und «Bavaria» (Genf – München – Genf) gewesen sein. Aber auch in anderen Ländern rollten derartige SBB-Fahrzeuge über die Schienen. Wir gehen hier jedoch nicht auf diese Touren in Deutschland oder Italien ein, sondern wenden uns einem mittlerweile beinahe vergessenen Leichtstahlwagen-Einsatz vom Sommer/Herbst 1953 im Nachbarland Frankreich zu.

«Ein SBB-Leichtstahlwagen in den schnellsten Zügen der Welt»

Mit obigem Titel machte am 4. September 1953 die «Technische Rundschau» auf ein Ereignis aufmerksam, das im jungen Nachkriegs-Europa beachtenswert war (leicht gekürzt): «Die seit mehreren Jahren auf der «Artère Impériale» Paris – Lyon – Marseille eingesetzten «Mistral»-Luxuszüge sind seit der Aufnahme des elektrischen Betriebes auf dem Abschnitt Paris – Lyon die schnellsten Züge der Welt, indem die 512 km messende Strecke fahrplanmässig in 4 h 10 min, einschliesslich des Haltes in Dijon durchfahren wird. Daraus ergibt sich eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 123 km/h, was über eine so lange Strecke sonst in keinem anderen Land der Erde erreicht wird. In diesen «Mistral»-Zügen verkehrt auf Initiative der SBB seit ca. zwei Monaten täglich ein Erstklass-Leichtstahlwagen. Dieser A4ü 1174 aus der normalen SBB-Serie wurde in der SIG Neuhausen erbaut und besitzt Drehgestelle mit Torsionsstabfederung. Der Zweck des Einsatzes auf der Linie Paris – Lyon ist ein Dauerversuch, aus dem das Verhalten der einzelnen

Sommer 1953, vermutlich im Gare de Lyon: Eine 2'Do2'-Elektrolokomotive leistet Dienst an der «Mistral»-Zugspitze. Beim zweitvordersten Fahrzeug handelt es sich wahrscheinlich um einen Messwagen der SNCF.

Verwendete Quellen

- «Technische Rundschau» (TR), vom 4. September 1953
- «Eisenbahn-Amateur» (EA) 10/1953, 9/1955 und 10/1955
- «Die Leichtstahlwagen der Schweizerischen Bundesbahnen (Normalspur)», von Karl Emmenegger, Pharos-Verlag Hansrudolf Schwabe AG, Basel, 1997, ISBN 3-7230-0236-6

«Mistral»

Der im Sommer 1950 eingeführte «Mistral» Paris–Marseille gehörte zu den ganz grossen Luxuszügen seiner Zeit. Er führte lediglich 1. und 2. Klasse (das Dreiklassen-System existierte bis Juni 1956) sowie Pullmanwagen. Per 30. Mai 1965 wurde der «Mistral» in den Kreis der TEE-Züge aufgenommen – bis zum 26. September 1981.